



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

## ÚSTAV PROSTOROVÉ TVORBY

DEPARTMENT OF SPATIAL DESIGN

## REINKARNACE ŽELEZNICE - DKV ČESKÁ TŘEBOVÁ

REINCARNATION OF RAILWAY - ČESKÁ TŘEBOVÁ RAILWAY DEPOT

### DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Martin Blažek

### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. Jan Mléčka, Ph.D.

BRNO 2018

## Zadání diplomové práce

Číslo práce: FA-DIP0038/2017  
Ústav: Ústav prostorové tvorby  
Student: Bc. Martin Blažek  
Studijní program: Architektura a urbanismus  
Studijní obor: Architektura  
Vedoucí práce: Ing. arch. Jan Mléčka, Ph.D.  
Akademický rok: 2017/18

### Název diplomové práce:

Reinkarnace železnice - DKV Česká Třebová

### Zadání diplomové práce:

V údolí řeky Třebovky ve Východních Čechách leží město Česká Třebová. Rozvoj města odstartovalo vybudování železniční tratě Praha - Olomouc v roce 1845 a následně trati Česká Třebová - Brno. Z malebné vesnice o velikosti 3000 obyvatel se během 70 let stal jeden z nejdůležitějších železničních uzlů na našem území.

Na okraji města vzniklo za minulého režimu jedno z největších seřadovacích nádraží v Evropě a jedno z 5 dep kolejových vozidel českých drah v celé zemi. S úpadkem nákladní železniční dopravy v ČR a změnou technologie došlo ovšem k degradaci celého prostředí a devastaci již nepotřebných budov. Místní DKV je rovněž jediným místem, kde končí život všech vysloužilých železničních vozidel ČD. Na místním železničním hřbitově se ročně rozeberou a sešrotují desítky z nich, jiné na svou poslední cestu čekají opodál. Proces obnovy vozového parku ČD je systematický a neustálý. Lokomotivy a železniční vozy, které provázejí náš život a jejichž posláním je spojit lidi, místa a kultury, ze dne na den mizí ze svých tratí a jsou přesunuty na vedlejší kolej.

Cílem práce je návrh revitalizace zanedbaných prostorů okolo seřadovacího nádraží a přiblížení tohoto fungujícího technického díla lidem. Dalším cílem je najít novou funkci pro vysloužilá železniční vozidla a podpořit snahu o jejich druhotné využití. K zásahům je třeba přistupovat i s ohledem na nejistou budoucnost významu celého železničního uzlu.

### Rozsah grafických prací:

Analýza místa/ širších vztahů

Historický vývoj

Koncept řešení

Návrh

Celkové řešení problematiky

## PODROBNÉ ZPRACOVÁNÍ ARCHITEKTONICKÉHO ZÁMĚRU

Situace 1:5000 - 1:1000 - 1:500

Půdorysy, řezy, pohledy 1:500 - 1:100

Detaily 1:20 - 1:5

Urbanistický model

Architektonický model

Průvodní zpráva

### Seznam odborné literatury:

SCHREIER, Pavel. Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Baset, 2004. ISBN 80-734-0034-0.

JOZEF, Gašparík a Jiří KOLÁŘ. Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

HALAMKA, Pavel, Ivan DOBIÁŠ a Ladislav LANDA. 150 let železnice v České Třebové: [1845 - 1995]. Česká Třebová: Depo kolejových vozidel, 1995.

**Termín zadání diplomové práce: 19. 2. 2018**

**Termín odevzdání diplomové práce: 14. 5. 2018**

Diplomová práce se odevzdává v rozsahu stanoveném vedoucím práce; současně se odevzdává 1 výstavní panel formátu B1 a diplomová práce v elektronické podobě.



Bc. Martin Blažek  
student(ka)

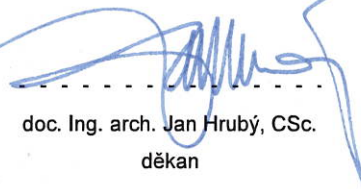


Ing. arch. Jan Mléčka, Ph.D.  
vedoucí práce



doc. Ing. arch. Jiří Palacký, Ph.D.  
vedoucí ústavu

V Brně, dne 19. 2. 2018



doc. Ing. arch. Jan Hrubý, CSc.  
děkan



## PRŮVODNÍ ZPRÁVA:

Česká Třebová je historické město v podhůří Orlických hor na pomezí Čech a Moravy. Město se rozkládá v údolí řeky Třebovky mezi Kozlovským a Hřebečovským hřebenem a díky své poloze nabízí mnoho z přírodních krás svého okolí.

Město s necelými šestnácti tisíci obyvateli patří k největším v Pardubickém kraji. Město Česká Třebová je známe především díky železnici, leží totiž na důležité křižovce železničních koridorů. V poslední době se však stává městem, v němž je stále větší prostor poskytován sportu a kultuře, městem, které vyniká zelení a mnoha parky, městem, které se stále rozvíjí...

Podstatnou část plochy České Třebové v současnosti zabírá železnice. Má přímý vliv na urbanistický vývoj a současnou podobu města. Většina plochy SŽDC je pro lidi nepřístupná a doplácí na své nevhodné využívání. Většina lidí zná Českou Třebovou právě a pouze z okénka projíždějícího vlaku. Naše vnímání se omezilo pouze na osobní vlakovou dopravu, ikdyž daleko větší význam městu přinesla doprava nákladní. Nádraží v České Třebové má několik částí a dohromady tvoří obří celek zasahující i do katastru obce Rybník. Rozloha seřaďovacího nádraží je srovnatelná s rozlohou celé obce Rybník.

### Depo kolejových vozidel Česká Třebová

Prostor depa kolejových vozidel a k němu náležících odstavných a manipulačních kolejí pomalu chátrá a ztrácí svůj význam. Současný stav je neudržitelný a z dříve rušného areálu pomalu vzniká další brownfield. Procesy a úkony zde prováděné se přesouvají do jiných měst, centralizace a specializace oprav je nevyhnutelná - Česká Třebová přichází o jednu z důležitých rolí v železničním průmyslu. Nedílnou součástí depa je i odbor likvidace kolejových vozidel, který má na starosti ekologickou recyklaci téměř všech hnacích vozidel Českých drah. Rovněž zde dochází k čištění železničnic vozů.

### Železniční hřbitov Česká Třebová

Po roce 1989 s poklesem dopravy na železnici se začaly koleje za depem v České Třebové plnit nepotřebnými lokomotivami. Do České Třebové se začaly stahovat také lokomotivy z jiných dep a rozjela se zde šrotace některých z nich. Jiné zde postály kratší nebo delší dobu a byly odprodány k likvidaci jinde. Během let se zde zlikvidovaly desítky lokomotiv elektrické a motorové trakce a motorových vozů z celé republiky. Co nestihla sešrotovat Česká Třebová, likvidovaly firmy v Brně, Svitavách, Ostravě, Plzni, Tlumačově a jinde.

V současnosti dochází ke šrotaci lokomotiv ojediněle. Většinu odstavných kolejí DKV v současnosti zabírají staré červené motoráky typu 810, zbylé pantografy a železniční vozy, které již nevyhovují současným nárokům na provoz. Ročně jich přes Českou Třebovou projede asi 120. Vyřazené vlaky ČD jsou posílány do depa k ekologické likvidaci interiéru, následně jsou jejich kostry skládány na odstavných kolejích do souprav a 2-3 do roka jsou soupravy vypraveny k finální šrotaci do soukromých firem.

### Koncept a návrh

Díky modernizaci železnice a struktury ČD se plocha na okraji města se po bezmála sto letech navrací lidem. Postindustriální prostor se stává součástí města. Relikty depa slouží jako platforma pro pořádání kulturních akcí, připomenutí slávy a vývoje dráhy.

Jedinou zachovanou funkcí v areálu je likvidace vyřazených lokomotiv, motorových vozů a vagonů. Koleje v areálu jsou doplněny a systematicky uzpůsobeny k celkovému zvětšení prostoru pro odstavení vraků, čekající na rozebrání.

Lesopark železničního hřbitova je přístupný lidem, kteří tak mají možnost naposled vidět své oblíbené vlaky z bezprostřední blízkosti a prohlédnout si unikátní technické díla, která tvořila dnešní Českou Třebovou - budovy bývalého depa a obřího seřaďovacího nádraží, kterého se zánik DKV nedotkl. Území odkázané k zániku se stává opět živým místem s novou náplní.

Stejně, jako území prošlo změnou využití, řada železničních vozidel, se kterou se již nepočítalo, nachází po drobných úpravách novou funkci. Tu pak zastává v areálu železničního hřbitova, či dle potřeb a poptávky i jinde, kam až sahají koleje. Ostatky vlaků novou náplní opět spojují lidi, zážitky a vzpomínky.